Transport
Canada

ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY

1986

ANNUAL REPORT

Canada

89-06418/

1986 ANNUAL REPORT

Members of the Authority:

A. D. Latter
Chairman and Chief Executive Officer

J.J. Sutherland, South Nelson, New Brunswick
Sales and Traffic Consultant

C.R. Worthington, Halifax, Nova Scotia
Steamship Agent

R.J. Kane, Saint John, New Brunswick
Steamship Agent
(To April 1, 1986)

P. Ennis, St. John's, Newfoundland
Marine Pilot
(Acting Pursuant to F.A.A. from
December 12, 1986)

T.S. Goodyear, Grand Falls, Newfoundland
Professional Engineer (Civil)

D.R. Bell, Halifax, Nova Scotia
Marine Pilot

Executive Officers:

J.B. Kushner
Corporate Secretary
(To September 30, 1986)

M.R. McGrath
Treasurer

Administrative Officer:

P.J. Stow
Director of Operations
(From April 1, 1986)

Address all correspondence to
Atlantic Pilotage Authority
Suite 1203
Bank of Montreal Tower
Halifax, Nova Scotia
B3J 1M5

Additional copies of this Report
are available from the
Atlantic Pilotage Authority
Price $3.00 each.

CHAIRMAN'S MESSAGE

January 5, 1987

The Honourable John Crosbie
Minister of Transport
25th Floor, Tower "C"
Transport Canada Building
Ottawa, Ontario

Dear Sir:

Pursuant to Section 150 of the Financial Administration Act, the Atlantic Pilotage Authority presents its Annual Report for the calendar year of 1986.

Following the publication of a proposed tariff increase of thirteen point six percent (13.6%) across the region on June 15, 1985, an investigation was conducted under the National Transportation Act, by the Water Transport Committee of the Canadian Transport Commission. The results were released on March 7, 1986. It was recommended by the investigation that the major provisions of the tariff be approved by the Privy Council, as published, without a public hearing.

On May 1, 1986, the new tariff came in effect.

The delay in having the new tariff in effect early in 1986, combined with the continual low volume of traffic in most of the region, has necessitated a request for parliamentary appropriations for 1986.

In 1986, the Authority reduced costs by eliminating one pilot boat crew (2 persons) in Saint John, New Brunswick, and by not filling the vacancy left by the resignation of the Corporate Secretary. The duties of the Corporate Secretary were spread, for the present, among the three (3) remaining officers. The dollar saving by taking this action was approximately Ninety Thousand Dollars ($90,000.00) per year.

The Authority continues to monitor pilot strength and productivity in order to provide industry with an optimum service.

In 1986, the Atlantic Pilotage Authority was involved in negotiating two (2) Collective Agreements.

One Agreement was ratified with the Public Service Alliance of Canada representing deckhands and office staff for a two (2) year period. It represents a four percent (4%) increase in the first year of the Agreement and a three and one-half percent (3.5%) increase in the second year of the Agreement which is retroactive to June 30, 1986.

The second Agreement is with the Canadian Merchant Service Guild representing pilot boat launchmasters. A tentative agreement has been arrived at, subject to ratification, which provides a similar package to that of the deckhands and office staff. The Agreement, when ratified, will be retroactive to July 1, 1986.

Early in 1987, the Authority will commence negotiations with the Canadian Merchant Service Guild representing employee pilots whose Agreement expires on January 31, 1987.

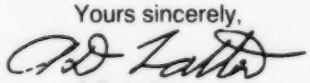
In 1986, two pilots retired and one new pilot was hired.

There was one pilot license cancelled in 1986. No pilotage certificates were issued as there were no applications for pilotage certificates and one pilotage certificate was cancelled as the holder no longer met the requirements.

The Authority consisted of seven (7) members until April of 1986 when one member resigned. To date a member has not been appointed to replace the member that resigned. As of December 12, 1986, one member's appointment expired and he is presently acting under the Financial Administration Act.

The Authority will continue to monitor pilotage requirements in the region and make every attempt to meet the goals established under the Pilotage Act in the most economical manner.

Yours sincerely,



A.D. Latter,
Chairman

Management's responsibility for financial reporting

The accompanying financial statements have been prepared by management in accordance with generally accepted accounting principles. Management is responsible for the integrity and objectivity of the data in the financial statements and annual report.

The Board of Directors is responsible for ensuring that management fulfills its responsibilities for financial reporting and internal control. The Board exercises its responsibilities through the Audit Committee of the Board, which is composed of directors who are not employees of the Corporation. The financial statements have been approved by the Board on the recommendation of the Audit Committee.

The Auditor General of Canada conducts an independent examination in accordance with generally accepted auditing standards, and expresses an opinion on the financial statements. The Auditor General has full and free access to the Audit Committee of the Board. This report follows.

Management recognizes the responsibility of conducting the Corporation's affairs in compliance with the Pilotage Act, the Financial Administration Act and the By-Laws of the Corporation.

A.D. Latter
Chairman and Chief Executive Officer

M.R. McGrath
Treasurer

AUDITOR'S REPORT

To The Minister of Transport

I have examined the balance sheet of Atlantic Pilotage Authority as at December 31, 1986 and the statements of operations, deficit, contributed capital and changes in financial position for the year then ended. My examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as I considered necessary in the circumstances.

In my opinion, these financial statements present fairly the financial position of the Authority as at December 31, 1986 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in my opinion, the transactions of the Authority that have come to my notice during my examination of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part XII of the Financial Administration Act and regulations, the Pilotage Act and regulations, and the by-laws of the Authority.

Raymond Dubois, C.A.
Deputy Auditor General
for the Auditor General of Canada

Ottawa, Canada
February 20, 1987

ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY

Balance Sheet
as at December 31, 1986.

ASSETS

	1986	1985
Current		
Cash	$ 303	$ 16,801
Accounts receivable	667,793	526,967
Prepaid expenses	14,507	14,869
	682,603	558,637
Fixed, at cost (Note 4)	1,471,929	1,476,593
Less: accumulated depreciation	767,177	807,182
	704,752	669,411
	$ 1,387,355	$ 1,228,048

LIABILITIES

Current		
Bank indebtedness	$ 111,455	$ 300,000
Accounts payable and accrued liabilities	401,281	400,646
Obligation under capital lease agreements (Note 5)	84,340	77,685
Current portion of accrued employee termination benefits	52,969	24,538
	650,045	802,869
Long-term		
Accrued employee termination benefits	719,810	694,950
Obligation under capital lease agreements net of current portion (Note 5)	286,874	371,214
	1,006,684	1,066,164
	1,656,729	1,869,033

CONTRIBUTED CAPITAL AND DEFICIT

Contributed capital	933,988	845,503
Deficit	(1,203,362)	(1,486,488)
	(269,374)	(640,985)
	$ 1,387,355	$ 1,228,048

Approved by the Authority:

Chairman

Member

Treasurer

ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Operations
for the year ended December 31, 1986

	1986	1985
Income		
Pilotage charges	$ 5,804,151	$ 5,484,593
Interest and other income	30,267	64,860
	5,834,418	5,549,453
Expenses		
Pilots' fees, salaries and benefits	2,976,931	3,019,500
Pilot boats, operating costs	1,889,727	1,897,577
Staff salaries and benefits	367,469	366,023
Transportation and travel	247,261	242,789
Professional and special services	215,275	199,821
Rentals	123,700	127,612
Depreciation	63,191	73,676
Communications	59,582	58,061
Utilities, materials and supplies	51,080	42,703
Sundry	43,194	43,792
Interest on capital leases	36,508	42,795
	6,073,918	6,114,349
Net loss for the year (Note 3(c))	$ 239,500	$ 564,896

ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Deficit
for the year ended December 31, 1986

	1986	1985
Balance, beginning of the year	$1,486,488	$ 921,592
Net loss for the year	239,500	564,896
	1,725,988	1,486,488
Parliamentary appropriations to finance: (Note 3(a))		
Cash operating loss	522,626	—
Balance, end of the year	$1,203,362	$1,486,488

ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Contributed Capital
for the year ended December 31, 1986

	1986	1985
Balance, beginning of the year	$ 845,503	$ 845,503
Parliamentary appropriation to finance: (Note 3(a))		
Additions to fixed assets	10,800	—
Principal payments on capital leases	77,685	—
	88,485	—
Balance, end of the year	$ 933,988	$ 845,503

ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY

Statement of Changes in Financial Position
for the year ended December 31, 1986

	1986	1985
Financing activities		
Parliamentary appropriations to finance (Note 3(a))		
Cash operating loss	$ 522,626	$ —
Fixed asset additions	10,800	—
Principal payments for capital leases	77,685	—
	611,111	—
Reimbursement of parliamentary appropriations	—	(186,468)
Principal portion of capital lease payments	(77,685)	(71,558)
Increase (decrease) in bank indebtedness	(188,545)	300,000
Cash provided by financing activities	344,881	41,974
Operating activities		
Cash (used for) provided from operations		
Net loss for the year	(239,500)	(564,896)
Items not requiring cash		
Depreciation	63,191	73,676
Increase in accrued employee termination benefits	82,186	70,713
Loss on disposal of fixed assets	1,105	2,220
Cash (used for) operations	(93,018)	(418,287)
Cash provided by (invested in) non cash working capital	(139,829)	279,738
Employee termination benefit payments	(28,895)	(93,989)
Cash (used for) operating activities	(261,742)	(232,538)
Investing activities		
Additions to fixed assets	(99,637)	(10,800)
Cash (used for) investing activities	(99,637)	(10,800)
(Decrease) in cash during the year	(16,498)	(201,364)
Cash, beginning of year	16,801	218,165
Cash, end of year	$ 303	$ 16,801

ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY

Notes to Financial Statements
December 31, 1986

1. **Nature of activities**

The Atlantic Pilotage Authority was established on February 1, 1972 pursuant to the Pilotage Act. The objects of the Authority are to establish, operate, maintain and administer a safe and efficient pilotage service within designated Canadian waters. The Act provides that pilotage tariffs shall be fair, reasonable and sufficient, together with any revenue from other sources, to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis.

2. **Significant accounting policies**

(a) Parliamentary appropriations

When revenues are not sufficient to permit the Authority to operate on a self-sustaining financial basis, cash operating losses are recovered from parliamentary appropriations. These appropriations are recorded in the accounts when approved by Parliament and are reflected in the statement of deficit.

(b) Depreciation

Depreciation of fixed assets is calculated on a straight-line basis and is based on the estimated useful life of the assets as follows:

Buildings	20 years
Pilot boats	20 years
Pilot boats under capital lease	25 years
Furniture and equipment	10 years

(c) Contributed capital

Capital assets and the principal portion of payments under capital lease agreements financed from parliamentary appropriations are shown as contributed capital when approved by Parliament.

(d) Capital leases

The Authority leases three pilot boats from Canada under long-term financing leases. Under the terms of the lease agreements, the Authority assumes the rights and obligations of ownership. As a result, the leases are treated as purchases and the principal portion of lease payments is capitalized and depreciated over the estimated useful lives of the boats. The corresponding liability is reduced by the principal portion of lease payments and the interest portion is expensed in the year to which it relates.

(e) Pension plan

All employees are covered by the Public Service Superannuation Plan administered by the Government of Canada. Contributions to the Plan are required from both the employee and the Authority. Contributions with respect to current service are expensed in the current period. Contributions with respect to past service benefits are expensed when paid, generally over the remaining years of service of the pilots.

(f) Employee termination benefits

Employees of the Authority are entitled to specified benefits on termination as provided for under labour contracts and conditions of employment. The liability for these benefits is recorded in the accounts as the benefits accrue to the employees.

3. Parliamentary appropriations

(a) On March 26, 1986, the Government of Canada provided, through Appropriation Act No. 4, 1985-86, for the 1985 cash operating loss and capital expenditures of the Atlantic Pilotage Authority. An amount of $611,111 was received in 1986 by the Authority in respect of this appropriation.

(b) On December 4, 1986, the Treasury Board of Canada approved, under T.B. 803674, the amended 1986 Capital Budget of the Atlantic Pilotage Authority for the construction of a new pilot boat (Note 4). Approval has been granted for a 1986-87 final Supplementary Estimate to transfer $450,000 from Transport Canada Vote 5 to the Authority. A contract to construct the pilot boat, for a total cost of approximately $395,000 was signed on December 19, 1986. Delivery is expected in June, 1987.

(c) On February 12, 1987, Treasury Board approved the Authority's application, in the amount of $275,000. to include an item in Supplementary Estimates for 1986-87 for the 1986 cash operating loss and capital expenditures. The actual amounts are as follows:

Cash operating loss	$ 121,913
Fixed asset additions	21,143
Principal payments for captial leases	84,340
	$ 227,396

4. Fixed assets

	1986			1985
	Cost	Accumulated Depreciation	Net	Net
Land and buildings	$ 450	$ —	$ 450	$ 450
Pilot boats	299,909	224,452	75,457	85,918
Pilot boats under capital lease	964,000	466,720	497,280	535,840
Furniture and equipment	129,076	76,005	53,071	47,203
Pilot Boat under construction (Note 3(b))	78,494	—	78,494	—
	$1,471,929	$767,177	$704,752	$669,411

5. Capital lease agreements

The Authority leases three pilot boats under long-term financing leases. The payments required under the leases are as follows:

		1986	1985
9 3/8%	lease agreement, due April 1991, payable in blended annual payments of $54,785	$273,930	$328,715
8%	lease agreement, due October 1989, payable in blended annual payments of $31,077	93,228	124,305
8%	lease agreement, due November 1989, payable in blended annual payments of $31,077	93,228	124,305
	Total lease payments	460,386	577,325

Less: amount representing interest	69,172	128,426
Principal amount of capital lease	371,214	448,899
Less: current portion	84,340	77,685
Principal amount of capital lease agreements net of current portion	$286,874	$371,214

The following is a schedule of minimum lease payments under the capital leases expiring October 1989 and April 1991.

	1986	1985
Year ending December 31		
1986	$ -	$116,939
1987	116,939	116,939
1988	116,939	116,939
1989	116,939	116,939
1990	54,784	54,784
1991	54,785	54,785
Total minimum lease payments	$460,386	$577,325

Upon maturity of the leases, the Authority has the option to purchase each of the boats for $1.

6. Pension plan

Under provisions of the Pilotage Act, pilots may choose to become employees of the Authority and become entitled to count service prior to becoming an employee as pensionable under the Public Service Superannuation Act. For pilots who have elected to purchase pension benefits with respect to past service, the Authority is required to match the employee contribution. Total past service pension expense was $19,464 in 1986 ($20,985 — 1985). The estimated unfunded past service pension contribution with respect to these employees was approximately $128,000 at December 31, 1986 ($127,000 at December 31, 1985) and will be funded over the remaining years of service of the pilots, or the terms of purchase whichever is the lesser.

7. Related party transactions

The Canadian Coast Guard, through its Vessel Traffic Service Centres in Nova Scotia, New Brunswick and Newfoundland, provides a pilot dispatching service to the Authority without charge.

8. Cost Reduction

The Authority continually monitors it's operating expenditures in striving to operate on a self-sustaining financial basis. During 1986, steps were taken to reduce costs of pilots, pilot boats, and administrative overheads.

9. Income tax

Under the provisions of the Income Tax Act, the Authority is not subject to income tax.

ATLANTIC PILOTAGE AUTHORITY

Five-Year Comparative Review

	1986	1985	1984	1983	1982
Operations (000's)					
Total operating revenue	$ 5,804	$ 5,485	$ 5,826	$ 5,453	$ 4,896
Operating expenses					
Salaries, fees and benefits	3,988	4,025	3,994	3,587	3,643
Pilot boats	1,302	1,319	1,232	1,193	1,148
Other	747	728	693	642	628
Total operating expenses	6,037	6,072	5,919	5,422	5,419
Operating income (loss)	(233)	(587)	(93)	31	(523)
Non operating income (expense)					
Interest on capital leases	(36)	(43)	(49)	(54)	(59)
Other income	30	65	33	27	52
Total non operating income (expense)	(6)	22	(16)	(27)	(7)
Net income (loss)	$ (239)	$ (565)	$ (109)	$ 4	$ (530)
Operating margin	(4.0%)	(11%)	1.6%	6%	(11%)
Parliamentary appropriations	$ 611	$ 0	$ 74	$ 0	$ 527
Revenue - compulsory areas (000's)					
Nova Scotia	$ 3,052	$ 2,965	$ 3,189	$ 2,820	$ 2,450
	53%	54%	55%	52%	50%
New Brunswick	1,386	1,140	1,197	1,215	1,182
	24%	21%	21%	22%	24%
Newfoundland	900	922	894	901	827
	15%	17%	15%	17%	17%
Prince Edward Island	80	72	71	68	73
	1%	1%	1%	1%	2%
Revenue - non-compulsory areas (000's)					
All areas	$ 386	$ 386	$ 475	$ 449	$ 364
	7%	7%	8%	8%	7%
Operating Statistics					
Pilotage units*	1,495,410	1,445,592	1,489,767	1,428,991	1,309,262
Pilotage assignments	10,242	11,082	12,325	11,993	11,617
Average number of units per assignment	146.0	130.44	120.87	119.15	112.70
Pilotage assignments	10,242	11,082	12,325	11,993	11,617
Incidents**	24	27	31	19	27
% of incident free assignments	99.76%	99.75%	99.75%	99.85%	99.77%

* Pilotage unit means a measurement of the size of a ship, and includes these dimensions: the length, breadth and moulded depth of the ship.

** Compilation of all maritime incident reports with or without damage.

PILOTAGE AREAS

All Canadian waters in and around the Provinces of Nova Scotia, New Brunswick, Newfoundland and Prince Edward Island including the waters of Chaleur Bay in the Province of Quebec with 1982, 1983, 1984, 1985 and 1986 assignments.

Nova Scotia	**1986**	**1985**	**1984**	**1983**	**1982**
Halifax	3919	4292	4971	4377	3858
Canso	577	666	821	893	1016
Sydney	386	404	435	483	437
Bras d'Or	233	243	235	173	171
Pugwash	155	139	124	96	178
Other N.S.	129	123	146	155	163
New Brunswick					
Saint John	1716	1525	1812	1836	1923
Miramichi	180	177	214	196	236
Restigouche	185	191	195	218	196
Cther N.B.	18	9	40	43	55
Newfoundland					
St. John's	1369	2002	1985	2126	1999
Holyrood	95	94	65	95	103
Clarenville	32	30	25	29	24
Come by Chance	4	2	2	3	4
Humber Arm	285	228	264	287	304
Stephenville	102	112	107	115	89
Bay of Exploits	307	249	261	243	260
Prince Edward Island					
Charlottetown	180	190	185	197	211
Summerside	46	43	50	78	55
Other P.E.I.	6	4	13	24	9
Quebec					
Chandler	57	49	70	52	52
Coastal and Other Port Areas	261	310	305	274	274
TOTAL	10242	11082	12325	11993	11617

In accordance with Government policy, the Authority's By-Law regarding "Conflict of Interest" is being published in this report in the interest of the public.

Atlantic Pilotage Authority
Annex "A"
By-Law No. 501

This Annex To By-Law No. 501 outlines the code to be observed by the Atlantic Pilotage Authority Members, Officers, and employees, concerning conflict of interest and post employment situations.

Short Title

1. This code may be cited as the Atlantic Pilotage Authority. (hereinafter referred to as the Authority) Conflict of Interst Code, Authority By-Law No. 501.

Applicability

2. The code applies to the Members, Officers and employees of the Authority, (hereinafter collectively referred to as public office holders).

Principles

3. It is by no means sufficient for a person in a position of responsibility in the Authority's service to act within the law. There is an obligation not simply to obey the law but to act in a manner so scrupulous that it will bear the closest public scrutiny. In order that honesty and impartiality may be beyond doubt, public office holders should not place themselves in a position where they are under obligation to any person who might benefit from special consideration or favour on their part or seek in any way to gain special treatment from them. Equally, a public office holder should not have a pecuniary interest that could conflict in any manner with the discharge of his official duties.

4. No conflict should exist or appear to exist between the private interests of public office holders and their official duties. Upon appointment to office or in the case of pilots, upon issue of their licence, public office holders are expected to arrange their private affairs in a manner that will prevent conflicts of interest from arising.

5. Public office holders should exercise care in the management of their private affairs so as not to benefit, or appear to benefit, from the use of information acquired during the course of their official duties, which information is not generally available to the public.

6. Public office holders should not act, after they leave an appointed office or employment with the Authority, in such a manner as to take improper advantage of their previous office.

Decisions

7. Public Office Holders should not place themselves in a position where they could derive any direct or indirect benefit or interest from any government contracts over which they can influence decisions.

8. Excepting Members who are appointed as representatives of a particular group within the maritime industry, public office holders should hold no outside office or employment that could place on them demands inconsistent with their official duties or call into question their capacity to perform those duties in an objective manner.

9. Public office holders should not accord, in the performance of their official duties, preferential treatment to relatives or friends or to organizations in which they or their relatives or friends have an interest, financial or otherwise.

10. Gifts, hospitality or other benefits that could influence the judgement and performance of official duties and responsibilities of the public office holder shall be declined.

11. All public office holders must disclose in the manner hereinafter determined, all business, commercial or financial interest where such interest might conceivably be construed as being in actual or potential conflict with their official duties:

a) Public office holders shall provide written details of such interest in confidence to the Chairman of the Authority (hereinafter referred to as the Chairman);

b) The Chairman shall review all such disclosures and shall make recommendations as to what steps must be taken by the public office holder to avoid being placed in a position of having to defend a charge of actual or potential conflict of interest;

c) Where there is disagreement with the Chairman's recommendations the disclosure shall be submitted to the Office of the Assistant Deputy Registrar General for his recommendations.

12. Failure on the part of any one of the public office holders to make proper disclosure or failure to follow the advice provided by the Chairman and/or the advice provided by the Office of the Assistant Deputy Registrar General of Canada, subsequent to such disclosure, shall constitute a breach of conduct subject to appropriate disciplinary measures.

13. A copy of this code will be provided to all public office holders and at the time of employment of all future public office holders.

Transports
Canada

Administration de Pilotage de l'Atlantique

RAPPORT ANNUEL

1986

Canada

RAPPORT ANNUEL 1986

Membres du Conseil l'Administration:

A. D. Latter
Président et le Directeur l'Administration

J.J. Sutherland, South Nelson, Nouveau Brunswick
Consultant aux Ventes et au Trafic

C.R. Worthington, Halifax, Nouvelle Ecosse
Agent de navires

R.J. Kane, Saint-John, Nouveau Brunswick
Agent de navires
(Jusqu'au 1 Avril 1986)

P. Ennis, St.-John's, Terre Neuve
Pilote de la marine
(Agissant Conformément au F.A.A.
depuis 12 Decembre 1986)

T.S. Goodyear, Grand Falls, Terre Neuve
Ingénieur Civil

D.R. Bell, Halifax, Nouvelle Ecosse
Pilote de la Marine

Officiers de l'Executif:

J.B. Kushner
Secrétaire de la société
(Jusqu'au 30 Septembre 1986)

M.R. McGrath
Trésorier

Officer administratif:

P.J. Stow
Directeur des Opérations
Depuis 1 Avril 1986)

Adresser toute correspondance à:
L'administration de pilotage de l'Atlantique
Suite 1203
Le Tour de Banque Montreal
Halifax, Nouvelle Ecosse
B3J 1M5
Telephone: (902) 426-2550

Des exemplaires de ce rapport peuvent être obtenus de l'Administration de pilotage de l'Atlantique
Prix: $3.00 chacun

MESSAGE DU PRÉSIDENT

Le 5 janvier 1987

Monsieur John Crosbie
Ministre des Transports
25e étage, Tour "C"
Immeuble de Transports Canada
Ottawa (Ontario)
K1A 2N5

Monsieur le Ministre,

Ainsi que l'exige l'article 152 de la Loi sur l'administration financière, l'Administration de pilotage de l'Atlantique présente son rapport annuel pour l'année 1986

Le Comité des transports par eau, qui fait partie de la Commission canadienne des transports, a mené une enquête conformément à la Loi nationale sur les transports, à la suite de la publication par l'Administration le 15 juin 1985 d'une proposition de majoration de tarifs de l'ordre de 13,6 p. 100 dans l'ensemble de la région qui relève de sa compétence. Dans les résultats de l'enquête qui ont été diffusés le 7 mars 1986, it était recommandé que le Conseil privé approuve les principales dispositions relatives au tarif de pilotage, comme elles ont été publiées par l'Administration, sans la tenue d'une audience publique.

Le nouveau tarif est entré en vigueur le 1er mai 1986.

L'Administration a dû faire appel à des crédits parlementaires pour 1986 en raison de retard à mettre le nouveau tarif en vigueur au début de l'année et du faible volume d'activité dans les zones de pilotage.

Au cours de l'année, l'Administration a réduit ses coûts en éliminant les années-personnes affectées à l'équipage d'un bateau-pilote (deux personnes) à Saint John (Nouveau-Brunswick), et en ne dotant pas le poste laissé vacant à la suite de la démission du secrétaire exécutif. Pour le moment, les fonctions de ce dernier ont été réparties entre les trois agents qui demeurent en poste. L'Administration a ainsi réalisé une économie qui s'élève à environ 90 000 $ par année.

Afin d'assurer une qualité optimale de services à l'industrie, l'Administration continue d'évaluer ses besoins en pilotes et sa productivité.

En 1986, l'Administration de pilotage de l'Atlantique a participé à des négociations portant sur deux conventions collectives.

La convention des matelots de pont et du personnel de bureau porte sur une période de deux ans et alle a été ratifiée par l'Alliance de la Fonction publique du Canada. Elle prévoit une majoration de 4 p. 100 pour la première année et de 3.5 p. 100 pour l'année suivante, avec effet rétroactif au 30 juin 1986.

Quant à la convention entre les capitaines de vedettes, membres de la Guilde de la Marine marchande du Canada et l'Administration, les deux parties en sont venues à un accord préliminaire, sous réserve de ratification, offrant des avantages semblables à ceux le la convention susmentionnée. Lorsqu'elle sera signée, cette convention aura effet rétroactif au 1er juillet 1986.

Au cours de l'année, deux pilotes ont pris leur retraite et un pilote a été embauché.

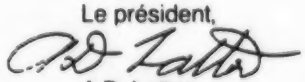
En 1986, un permis de pilotage a été annulé. Aucun certificat de pilotage n'a été délivré et aucune demande de certificat reçue; un certificat de pilotage a été annulé, car le titulaire ne répondait plus aux exigences.

Jusqu'en avril 1986, le conseil d'administration était composé de sept membres, et ensuite de six, en raison de la démission de l'un d'eux. Aucun remplaçant n'a été nommé jusqu'aujourd'hui. Le 12 décembre 1986, le mandat d'un membre est venu à expiration, mais it continue d'exercer ses fonctions, conformément à la Loi sur l'administration financière.

L'Administration de pilotage de l'Atlantique poursuivra l'évaluation de ses exigences en matière de pilotage dans la région qui relève de sa compétence et mettra tout en oeuvre pour réaliser le plus économiquement possible les objectifs qui lui sont fixés au titre de la Loi sur le pilotage.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma considération la plus distinguée.

Le président,



A.D. Latter

Responsabilité de la direction à l'égard de la présentation de rapports financiers

Les états financiers ci-joints ont été préparés par la direction conformément aux principes comptables généralement reconnus. La direction assume la responsabilité en ce qui a trait à l'état complet et au caractère objectif des données contiennent les états financiers et le rapport annuel.

Le Conseil d'administration a la responsabilité d'assurer que la direction remplisse ses obligations en matière de présentation des rapports financiers et de contrôle interne. Le Conseil exerce cette resposabilité par le biais de Comité de vérification du Conseil, lequel se compose d'administrateurs qui ne sont pas des employés de l'Administration. Les états financiers ont reçu l'approbation du Conseil sur recommandation du Comité du vérification.

Les Vérificateur général du Canada effectue un examen autonome conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et il formule une opinion sur les états financiers. le Vérificateur général a la pleine liberté d'accès du Comité de vérification du Conseil. Ca rapport fait suite.

La direction reconnaît la responsabilité qu'elle a de mener les affaires de l'Administration conformément à la Loi sur le pilotage, à la Loi sur l'administration financière et aux règlements administratifs de l'Administration.

le Président - directeur général

A.D. Latter

le Trésorier

M.R. McGrath

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR

Le ministre des Transports

J'ai vérifié le bilan de l'Administration de pilotage de l'Atlantique au 31 décembre 1986 ainsi que les états des résultats, du déficit, du capital d'apport et de l'évolution de la situation financière pour l'exercice terminé à cette date. Ma vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que j'ai jugés nécessaires dans les circonstances.

Á mon avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de l'Administration au 31 décembre 1986 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financiére pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à mon avis, les opérations de l'Administration dont j'ai eu connaissance au cours de ma vérification des états financiers ont été effectuées, en tenant compte de tous leurs aspects importants, conformément à la Partie XII de la Loi sur l'administration financière et ses règlements, à la Loi sur le pilotage et ses règlements et aux règlements administratifs de l'Administrtion..

pour le Vérificateur général du Canada
Raymond Dubois, C.A.
Sous-vérificateur général

Ottawa, Canada
le 20 février 1987

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

Bilan au 31 décembre 1986

ACTIF

	1986	1985
À court terme		
Encaisse	$ 303	$ 16,801
Débiteurs	667,793	526,967
Frais payés d'avance	14,507	14,869
	682,603	558,637
Immobilisations, au prix coûtant (note 4)	1,471,929	1,476,593
Moins: amortissement accumulé	767,177	807,182
	704,752	669,411
	$ 1,387,355	$ 1,228,048

PASSIF

À court terme		
Dette bancaire	$ 111,455	$ 300,000
Créditeurs et frais courus	401,281	400,646
Obligation en vertu des contrats de location-acquisition (note 5)	84,340	77,685
Tranche à court terme des indemnités de cessation d'emploi courues	52,969	24,538
	650,045	802,869
À long terme		
Indemnités de cessation d'emploi courues	719,810	694,950
Obligations en vertu des contrats de location-acquisition (note 5)	286,874	371,214
	1,006,684	1,066,164
	1,656,729	1,869,033

CAPITAL D'APPORT ET DÉFICIT

Capital d'apport	933,988	845,503
Déficit	(1,203,362)	(1,486,488)
	(269,374)	(640,985)
	$ 1,387,355	$ 1,228,048

Approuvé par l'Administration:

le Président

un Membre

le Trésorier

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État des résultats
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1985

	1986	1985
Revenus		
Droits de pilotage	$ 5,804,151	$ 5,484,593
Intérêt et autres revenus	30,267	64,860
	5,834,418	5,549,453
Charges		
Honoraires, traitments et prestations des pilotes	2,976,931	3,019,500
Bateaus-pilotes, frais d'exploitation	1,889,727	1,897,577
Traitements et prestations du personnel	367,469	366,023
Transport et déplacements	247,261	242,789
Services professionnels et spéciaux	215,275	199,821
Location	123,700	127,612
Amortissement	63,191	73,676
Communications	59,582	58,061
Services publics, fournitures et approvisionnements	51,080	42,703
Charges diverses	43,194	43,792
Intérêt des contrats de location-acquisition	36,508	42,795
	6,073,918	6,114,349
Perte nette pour l'exercice (note 3(c))	$ 239,500	$ 564,896

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État du déficit
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1986

	1986	1985
Solde au début de l'exercice	$1,486,488	$ 921,592
Perte nette pour l'exercice	239,500	564,896
	1,725,988	1,486,488
Crédit parlementaire à des fins de financement (Note 3(a))		
Déficit de caisse au titre de l'exploitation	522,626	—
Solde à la fin de l'exercice	$1,203,362	$1,486,488

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État du capital d'apport
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1986

	1986	1985
Solde au début de l'exercice	$ 845,503	$ 845,503
Crédits parlementaires à des fins de financement des (note 3(a))		
Additions aux immobilisations	10,800	—
Paiements de capital des contrats de location-acquisition	77,685	—
	88,485	—
Solde à la fin de l'exercice	$ 933,988	$ 845,503

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État de l'évolution de la situation financière
pour l'exercice terminé le 31 décembre 1986

	1986	1985
Activités de financement		
Crédits parlementaires à des fins de financement des (Note 3(a)):		
Déficit de caisse au titre de l'exploitation	$ 522,626	$ —
Additions aux immobilisations	10,800	—
Paiements de capital des contrats de location-acquisition	77,685	—
	611,111	—
Remboursement de crédits parlementaires	—	(186,468)
Fraction en capital des paiements sur les contrats de location-acquisition	(77,685)	(71,558)
Augmentation (diminution) de la dette bancaire	(188,545)	300,000
Encaisse provenant des activités de financement	344,881	41,974
Activités d'exploitation		
Encaisse (utilisée pour) en provenance de l'exploitation		
Perte nette pour l'exercice	(239,500)	(564,896)
Éléments sans incidence sur les fonds		
Amortissement	63,191	73,676
Augmentation des indemnités de cessation d'emploi courues	82,186	70,713
Perte lors de l'aliénation d'immobilisations	1,105	2,220
Encaisse (utilisée pour) l'exploitation	(93,018)	(418,287)
Encaisse provenant du (investie dans le) fonds de roulement autre que l'encaisse	(139,829)	279,738
Versements d'indemnités de cessation d'emploi	(28,895)	(93,989)
Encaisse (utilisée pour) les activités l'exploitation	(261,742)	(232,538)
Activités d'investissement		
Additions aux immobilisations	(99,637)	(10,800)
Encaisse (utilisée pour) les activités d'investissement	(99,637)	(10,800)
(Diminuation) de l'encaisse au cours de l'exercice	(16,498)	(201,364)
Encaisse au début de l'exercice	16,801	218,165
Encaisse à la fin de l'exercice	$ 303	$ 16,801

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

Notes afférentes aux états financiers
du 31 décembre 1986

1. Nature des activités

L'Administration de pilotage de l'Atlantique a été établie le 1er février 1972 en vertu de la Loi sur le pilotage. Elle a pour objet d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans des eaux canadiennes précises. La Loi prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables et raisonnables, permettant à l'Administration d'en tirer un profit qui, augmenté de fonds d'autres sources, permettra l'autofinancement de ses opérations.

2. Conventions comptables importantes

(a) Crédits parlementaires

Lorsque les revenus ne suffisent pas pour permette à l'Administration d'atteindre à l'autofinancement de ses opérations, les déficits de caisse au titre de l'exploitation sont récupérés à même des crédits parlementaires. Ces crédits parlementaires sont enregistrés dans les comptes lorsqu'ils sont approuvés par le Parlement et ils sont déclarés à l'état du déficit.

(b) Amortissement

L'amortissement des immobilisations est calculé selon la méthode de l'amortissement linéaire et il est fondé sur la durée de vie utile estimative suivante des immobilisations:

Bâtiments	20 ans
Bateaux-pilotes	20 ans
Bateaux-pilotes sous location-acquisition	25 ans
Mobilier et matériel	10 ans

(c) Capital d'apport

Les immobilisations et la fraction en capital des paiements sur les contrats de location-acquisition financés à même les crédits parlementaires sont déclarés en tant que capital d'apport lorsqu'ils sont approuvés par le Parlement.

(d) Contrats de location-acquisition

L'Administration loue trois bateaux-pilotes du Canada selon des contrats de financement à long terme en vertu desquels elle assume les droits de propriété des bateaux et les obligations connexes. Conséquemment, les contrats de location sont considérés comme des achats et le fraction "capital" du loyer est capitalisée et amortie sur la durée de vie utile estimative des bateaux. Le passif correspondant est réduit de la fraction "capital" du loyer et l'intérêt est imputé aux dépenses de l'exercice visé.

(e) Régime de retraite

Tous les employés participent au Régime de pension de retraite de la Fonction publique, administré par le gouvernement du Canada. Les cotisations au régime sont exigées à la fois de l'employé et de l'Administration. Les cotisations au titre du service courant sont imputées aux dépenses de l'exercice en cours. Les cotisations au titre du service antérieur sont imputées aux dépenses au moment où elles sont versées et sont généralement réparties sur le nombre d'années de service qu'il reste aux pilotes avant leur retraite.

(f) Indemnités de cessation d'emploi

Les employés de l'Administration ont droit à des indemnités de cessation d'emploi ainsi que le prévoient leurs conventions collectives et leurs conditions d'emploi. L'élément du passif que représentent ces indemnités est inscrit aux comptes dès que les employés commencent à les accumuler.

3. Crédit parlementaire

a) Le 26 mars 1986, le gouvernement du Canada a comblé à même la Loi nº 4 de 1985-86 portant affectation de crédit, le déficit de caisse au titre de l'exploitation et les dépenses en capital de l'exercice 1985 pour l'Administration de pilotage de l'Atlantique. En ce qui a trait à cette affectation, l'Administation a reçu en 1986 une somme de $611,111.

b) Le 4 décembre 1986, le Conseil du Trésor du Canada a approuvé, en vertu de C.T. 803674 le Budget en capital modifié le 1986 de l'Administration de pilotage de l'Atlantique pour la construction d'un nouveau bateau-pilote (note 4). L'approbation a été accordée visant un Budget supplémentaire final en 1986-1987 pour le virement à l'Administration de $450,000 en provenance du crédit 5, Transports Canada. Un contrat pour la construction d'un bateau-pilote pour un coût total d'environ $395,000 a été parafé le 19 décembre 1986. La livraison est prévue en juin 1987.

c) Le 12 février 1987, le Conseil du Trésor a approuvé la demande de l'Administration, pour la somme de $275,000, visant à insérer un poste au Budget supplémentaire "C" 1986-87 pour le déficit de caisse au titre de l'exploitation et les dépenses en capital de l'exercice 1986. Voici les sommes réelles:

Défficit de caisse au titre de l'exploitation	$ 121,913
Additions aux immobilisations	21,143
Versements en capital sur les contrats de location-acquisition	84,340
	$ 227,396

4. Immobilisations

	1986			1985
	Coût	Amortissement cumulé	Net	Net
Terrains et bâtiments	$ 450	$ —	$ 450	$ 450
Bateaux-pilotes	299,909	224,452	75,457	85,918
Bateaux-pilotes loués en vertu de contrats de location-acquisition	964,000	466,720	497,280	535,840
Mobilier et matériel	129,076	76,005	53,071	47,203
Bateau-pilote en construction (note 3(b))	78,494	—	78,494	—
	$1,471,929	$767,177	$704,752	$669,411

5. Contrats de location-acquisition

L'Administration loue trois bateaux-pilotes en vertu de contrats de financement à long terme. Le loyer exigé aux termes des contrats est le suivant:

	1986	1985
Contrat de location à 9 3/8%, échéant en avril 1991, comportant des paiements annuels (capital et intérêt) de $54,785	$273,930	$328,715
Contrat de location à 8%, échéant en octobre 1989, comportant des paiements annuels (capital et intérêt) de $31,077	93,228	124,305

Contrat de location à 8%, échéant en novembre 1989, comportant des paiements annuels (capital et intérêt) de $31,077	93,228	124,305
Total des paiements de location	460,386	577,325
Moins: montant représentant l'intérêt	89,172	128,426
Montant du capital des contrats de location-acquisition	371,214	448,899
Moins: tranche à court terme	84,340	77,685
Montant du capital des contrats de location-acquisition excluant la tranche à court terme	$286,874	$371,214

Voici un tableau des paiements exigibles en vertu des contrats de location-acquisition venant à échéance en 1989 et en 1991:

Exercice se terminant le 31 décembre	1986	1985
1986	—	$116,939
1987	116,939	116,939
1988	116,939	116,939
1989	116,939	116,939
1990	54,784	54,784
1991	54,785	54,785
Total des paiements exigibles	460,386	577,325

À l'échéance de ces contrats, l'Administration peut, si elle le désire, acheter chaque bateau pour la somme de $1.

6. **Régime de retraite**

En vertu de la Loi sur le pilotage, les pilotes peuvent choisir de devenir des employés de l'Administration et faire compter leurs années de service antérieur comme période ouvrant droit à une pension en vertu de la Loi sur la pension de la Fonction publique. Lorsque les pilotes choisissent de racheter, aux fins du régime de pension, leurs années de service antérieur, l'Administration est tenue de verser une cotisation égale à celle de l'employé. Les dépenses relatives aux cotisations pour service antérieur se sont élevées à $19,464 en 1986 ($20,985 en 1985). Au 31 décembre 1986, la somme estimative des cotisations non capitalisées pour les années de service antérieur de ces employés était d'environ $128,000 ($127,000 au 31 décembre 1985). Ces cotisations seront comptabilisées au cours des années de service qu'il reste aux pilotes ou en fonction des modalités d'achat, la somme la moindre étant retunue.

7. **Opérations entre apparentés**

La Garde côtière canadienne, par l'intermédiaire de ses Centres de gestion du trafic maritime en Nouvelle-Écosse, au Nouveau-Brunswick et à Terre-Neuve, fournit gratuitement à l'Administration des services d'expédition des pilotes.

8. **Diminution des coûts**

L'Administration surveille continuellement ses dépenses d'exploitation en s'efforçant de fonctionner selon une méthode financière visant l'auto-suffisance. Au cours de l'exercice 1986, des mesures furent prises afin de réduire les coûts des pilotes, des bateaux-pilotes et des frais généraux d'administration.

9. **Impôt sur le revenu**

Conformément aux dispositions de la Loi de l'impôt sur le revenu, l'Administration n'est pas assujettie à l'impôt sur le revenu.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

Examen comparatif quinquennal

	1986	1985	1984	1983	1982
Exploitation (000's)					
Total des revenus d'exploitation	$ 5,804	$ 5,485	$ 5,826	$ 5,453	$ 4,896
Dépenses d'exploitation					
Traitements, honoraires et prestations	3,988	4,025	3,994	3,587	3,643
Bateaux-pilotes	1,302	1,319	1,232	1,193	1,148
Autre dépense	747	728	693	642	628
Total des dépenses d'exploitation	6,037	6,072	5,919	5,422	5,419
Revenu (perte) d'exploitation	(233)	(587)	(93)	31	(523)
Revenus (dépenses) autres que d'exploitation					
Intéeét sur les contrats de location-acquisition	(36)	(43)	(49)	(54)	(59)
Autres revenus	30	65	33	27	52
Total des revenus (dépenses) autres que d'exploitation	(6)	22	(16)	(27)	(7)
Bénéfice net (perte nette)	$ (239)	$ (565)	$ (109)	$ 4	$ (530)
Marge d'exploitation	(4.0%)	(11%)	(1.6%)	6%	(11%)
Crédits parlementaires	$ 611	$ 0	$ 74	$ 0	$ 527
Revenus - aires obligatoires (000's)					
Nouvelle-Écosse	$ 3,052	$ 2,965	$ 3,189	$ 2,820	$ 2,450
	53%	54%	55%	52%	50%
Noveau-Brunswick	1,386	1,140	1,197	1,215	1,182
	24%	21%	21%	22%	24%
Terre-Neuve	900	922	894	901	827
	15%	17%	15%	17%	17%
l'le du Prince-Édouard	80	72	71	68	73
	1%	1%	1%	1%	2%
Revenus - aires non obligatoires (000's)					
Ensemble des aires	$ 386	$ 386	$ 475	$ 449	$ 364
	7%	7%	8%	8%	7%
Statistiques d'exploitation					
Unités de pilotage*	1,495,410	1,445,592	1,489,767	1,428,991	1,309,262
Affectations de pilotage*	10,242	11,082	12,325	11,993	11,617
Nombre moyen d'unités selon les affectations	146.0	130.44	120.87	119.15	112.70
Affectations de pilotage	10,242	11,082	12,325	11,993	11,617
Incidents**	24	27	31	19	27
% des affectations sans incident	99.76%	99.75%	99.75%	99.85%	99.77%

* Une unité de pilotage représente une mesure de grandeur d'un bateau et comporte les dimensions que voici: la longueur, la largeur et le moule en profondeur du bateau.

** Compilation de tous rapports d'incidents maritimes ou non des dommages.

ZONES DE PILOTAGE

Le tableau qui figure ci-dessous indique toutes les zones de pilotage situées dans les eaux canadiennes se trouvant dans les provinces de la Nouveau-Brunswick, de Terre-Neuve et de l'Ile-du-Prince-Edouard et autour de celles-ci, y compris les zones situées dans les eaux de la Baie des Chaleurs dans la province de Québec, ainsi que le nombre de fois où l'on a fait appel aux services d'un pilote dans lesdites zones en 1982, en 1983, en 1984, en 1985 et en 1986.

Nouvelle-Ecosse	**1986**	**1985**	**1984**	**1983**	**1982**
Halifax	3919	4292	4971	4377	3858
Canso	577	666	821	893	1016
Sydney	386	404	435	483	437
Bras d'Or	233	243	235	173	171
Pugwash	155	139	124	96	178
Autres zones de la N.-E.	129	123	146	155	163
Nouveau-Brunswick					
Saint John	1716	1525	1812	1836	1923
Miramichi	180	177	214	196	236
Restigouche	185	191	195	218	195
Autres zones du N.-B.	18	9	40	43	55
Terre-Neuvre					
St. John's	1369	2002	1985	2126	1999
Holyrood	95	94	65	95	103
Clarenville	32	30	25	29	24
Come by Chance	4	2	2	3	4
Humber Arm	285	228	264	287	304
Stephenville	102	112	107	115	89
Bay of Exploits	307	249	261	243	260
Ile-du-Prince-Edouard					
Charlottetown	180	190	185	197	211
Summerside	46	43	50	78	55
Autres zones du Ile-du-Prince-Edouard	6	4	13	24	9
Quebéc					
Chandler	57	49	70	52	52
Zones côtières et autres zones portuaires	261	310	305	274	274
TOTAL	10242	11082	12325	11993	11617

En conformité de la politique du governement, le règlement de l'Administration concernant "les conflits d'intérêt" est publié dans ce rapport pour l'usage du public.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE
ANNEXE "A"
RÉGLEMENT NO. 501

Ce Règlement établi les présentes lignes qui doivent être observées par les membres, officiers et employés de Administration de Pilotage de l'Atlantique, relativement aux situations de conflits d'intérêts et aux situations après la cessation d'emploi.

Titre abrégé

1. Les présentes lignes directrices peuvent être citées sous le titre lignes directrices concernant les conflits d'intérêts de l'Administration de Pilotage de l'Atlantique (ci-après appelée l'Administration), règlement no. 501.

Application

2. Les présentes lignes directrices visent les membres, les officiers et employés de l'Administration, (ci-après appelés collectivement les préposés de l'Administration).

Lignes directrices

3. Il ne suffit nullement qu'une personne qui occupe un poste comportant des responsabilités au sein de l'Adminstration observe la loi. Il lui faut non seulement se conformer à la loi, mais avoir également une conduite si irreprochable qu'elle puisse résister à l'enquête la plus minutieuse. Pour que leur intégrité et leur impartialité soient à l'abri de tout doute, les préposés de l'Administration doivent faire en sorte de ne pas être en reste avec une personne qui pourrait vouloir se faire accorder par eux une compensation ou un avantage particulier ou chercherait pas tous les moyens à obtenir d'eux un traitement de faveur. De même, ils ne doivent pas avoir d'intérêts pécuniaires susceptibles d'entrer en conflit de quelque manière que ce soit avec l'exercice de leurs fonctions officielles.

4. Il ne doit y avoir ni sembler y avoir de conflit entre les intérêts privés des préposés de l'Administration et leurs fonctions officielles. Une fois nommés ou dans le cas des pilotes dès la délivrance de leur brevet, les préposés doivent gérer leurs affaires personnelles de manière à éviter tout conflit d'intérêts.

5. Les préposés de l'Administration doivent veiller, dans la gesion de leurs affaires personnelles, à ne pas se servir ni sembler se servir à leur avantage de renseignements obtenus dans l'exercice de leurs fonctions officielles et qui, de façon générale, ne sont pas accessibles au public.

6. Les préposés de l'Administration ne doivent pas faire en sorte, après avoir laissé un emploi avec l'Administration, de tirer avantage malhonnêtement de leur fonction antérieure.

Décisions

7. Les préposés de l'Administration ne doivent pas se mettre dans une situation où ils pourraient retirer des profits ou des intérêts directs ou indirects de tout contrat gouvernemental sur l'adjudication duquel ils peuvent exercer une influence.

8. Sauf les membres qui sont nommés comme représentants d'un certain groupe au sein de l'industrie maritime, les préposés de l'Administration ne doivent occuper aucun poste ni emploi extérieur dont les exigences pourraient être inconciliables avec leurs fonctions officielles ou mettre en cause leur aptitude à remplir ces fonctions de façon objective.

9. Dans l'exercice de leurs charges officielles, les préposés de L'Administration ne doivent pas accorder de traitement de faveur à leurs parents ou à leurs amis, ni à des organismes dans lesquels leurs parents ou leurs amis ont des intérêts financiers ou autres.

10. Les présents, l'hospitalité et autres bénéfices qui pourraient influencer les décisions et l'accomplissement des fonctions officielles et des responsabilités des préposés doivent être refusés.

11. On s'attend que tous les préposés de l'Administration divulguent, de la façon établie ci-après, tous leurs intérêts financiers, commerciaux et d'affaires dans les cas où ceux-ci pourraient vraisemblablement venir en conflit réel ou éventuel avec leurs fonctions officielles:

a) Les préposés fourniront par écrit les details de ces intérêts, confidentiellement au président de l'Administration (ci-après appelé le président).

b) Le président étudiera toute divulgation et fera des recommendations qui détermineront quelles mesures les préposés de l'Administration devront prendre afin d'éviter d'avoir à se défendre contre toute accusation de conflit d'intérêts réel ou éventuel.

c) Lorsqu'il y a désaccord avec les recommendations du président, la divulgation sera soumise au bureau du Sous-registraire général adjoint pour ses recommendations.

12. Tout preposé de l'Administration qui ne divulgue pas un conflit d'intérêts ou qui ne suit pas les conseils du président et/ou les conseils du bureau du Sous-registraire général adjoint à la suite d'une telle divulgation, commet une infraction possible de mesures disciplinaires appropriées.

13. Une copie de ces lignes directrices sera fournie à tous les préposés et lors de l'embauche de tout futur préposé.